

Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis

Studia Geographica X (2016)

ISSN 2084-5456

DOI 10.24917/20845456.10.16

Małgorzata Szelińska-Kukulak

Instytut Geografii Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie, Kraków, Polska

Józef Kukulak

Państwowa Wyższa Szkoła Techniczno-Ekonomiczna w Jarosławiu, Jarosław, Polska

Ochrona zabytków techniki transportowej w południowo-wschodniej Polsce

Streszczenie

Artykuł prezentuje aktualny stan i wykorzystanie zasobów zabytków techniki transportu w czterech województwach południowo-wschodniej Polski (małopolskim, podkarpackim, lubelskim i świętokrzyskim). Dokonano ich zinventaryzowania w oparciu o materiały źródłowe, zestawienia w formie tabel, przestrzennego ujęcia na tematycznej mapie i opisu zasadniczych walorów w miejscach najbardziej zasobnych w zabytki. Z ich analizy wynika, że województwo małopolskie ma takich zabytków najwięcej (4 miejsce według krajowej ewidencji zabytków) i są one związane głównie z transportem kolejowym. Względnie mało jest ich w województwie świętokrzyskim (11 miejsce), ale za to, oprócz zabytków kolejowych, duży odsetek stanowią tam zabytki sztuki inżynierskiej. Wśród placówek muzealnych wyróżniają się dużymi zasobami zabytków muzea małopolskie (krakowskie Muzeum Inżynierii Miejskiej i Muzeum Lotnictwa Polskiego, szczucińskie Muzeum Drogownictwa i Skansen Taboru Kolejowego w Chabówce). Kursujące okresowo zabytkowe kolejki wąskotorowe są lokalnymi atrakcjami turystycznymi (bieszczadzka „Ciuchcia”, przeworski „Pogórzanin”, nałęczowska Nadwiślańska Kolejka Wąskotorowa, Starachowicka Kolej Wąskotorowa, świętokrzyska „Ciuchcia Express Ponidzie”). Wykorzystanie dziedzictwa kulturowego z zakresu technicznego, w tym również zabytków transportu, może ożywić rozwój turystyki w słabiej dotąd wykorzystanych turystycznie rejonach omawianych województw. Wiele obiektów – świadectw dawnej techniki transportowej czeka jeszcze na objęcie ich ochroną.

Transport monuments protection in Southeastern Poland

Abstract

The article presents a contemporary state and usage of transport engineering monuments in four voivodeships of Southeastern Poland (Lesser Poland, Subcarpathian, Lublin and Świętokrzyskie voivodeships). The monuments were enumerated on the basis of source materials, tables, spatial depictions on thematic maps, as well as descriptions of their general values in the places richest in monuments. The analysis shows that Lesser Poland voivodeship is the richest one in monuments (4th place according to national evidence of monuments) and there are mostly connected with railway transport. The number of monuments is relatively low in Świętokrzyskie voivodeship (11 places), however, along with railway monuments, local monuments of engineering form a considerable percentage. Among the museums, Lesser Poland museums are distinctive, due to a large amount of monuments (Museum

of Municipal Engineering and Polish Aviation Museum in Cracow; Road Construction Museum in Szczucin; Railway Open-Air Museum in Chabówka). Periodically functioning narrow-gauge railways are also local tourism attractions ("Ciuchcia" in Bieszczady Mountains; "Pogórze" in Przeworsk; Vistula Narrow-gauge Railway in Nałęczów; Narrow-Gauge Railway in Starachowice; "Ciuchcia Express Poniemie" in Świętokrzyskie). The usage of cultural heritage on the field of engineering, including transport monuments, might revive the development of tourism in some less developed regions of voivodships in question. Many objects, as evidences of old transport engineering, still awaits to be granted protection.

Słowa kluczowe: kolejnictwo; muzea techniki; ochrona zabytków; województwo małopolskie; województwo podkarpackie; województwo lubelskie; województwo świętokrzyskie; zabytki transportu

Key words: Lesser Poland Voivodeship; Lublin Voivodeship; monuments protection; railway; Subcarpathian Voivodeship; Świętokrzyskie Voivodeship; technology museums; transport monuments.

Sugerowana cytacja / Suggested citation: Szelińska-Kukulak, M., Kukulak, J. (2016). Ochrona zabytków techniki transportowej w południowo-wschodniej Polsce. *Annales Universitatis Paedagogicae Cracoviensis Studia Geographica*.

Wprowadzenie

Zabytki transportu stanowią integralną część dziedzictwa technicznego, a w szerszym znaczeniu – dziedzictwa kulturowego kraju. Potrzeba ochrony tych obiektów jest więc ważnym problemem dla lokalnych władz, wymagającym konkretnych działań w kierunku zabezpieczenia, konserwacji i udostępnienia zainteresowanym podmiotom dawnych obiektów techniki i środków transportu (Historia i ochrona..., 2002). Poznanie stanu posiadania takich obiektów, ich zinventaryzowanie, poznanie historii ich powstania, budowy i funkcjonowania, ocena aktualnej jakości i potencjalnej przydatności do nowych funkcji wydaje się być zadaniem koniecznym do realizacji, tak przez zajmujących się historią komunikacji, jak i przez lokalne władze planujące zagospodarowanie posiadanego majątku natury transportowej (Rymaszewski, 2005; Łapa, 2009). Tak jest np. w przypadku obiektów transportu kolejowego i towarzyszącej mu infrastruktury. Ten rodzaj transportu, konsekwentnie w kraju modernizowany i szybko restrukturyzowany (Frąckowiak, 2016) sprawił, że wiele funkcjonujących do niedawna obiektów z tym transportem związanych, stało się już pamiątkami o uznanej wartości historycznej (Moczulski, 1998; Hydzik i in., 2012).

Celem niniejszego artykułu jest nie tylko sygnalizowanie istoty problemu ochrony zabytków transportu w południowo-wschodniej części Polski, ale także prezentacja stanu posiadania i ochrony takich zabytków na tym obszarze. Zakres przestrzenny badań dotyczy Małopolski i Podkarpacia w granicach administracyjnych województw małopolskiego i podkarpackiego, uwzględnia się też w opracowaniu obecność mniej licznych tego rodzaju zabytków w województwach świętokrzyskim i lubelskim. Takie ujęcie przestrzenne tematu pozwala na wykorzystanie w pracy danych statystycznych zawartych w opracowaniach regionalnych.

Przedmiotem badań na potrzeby artykułu były obiekty związane z transportem o trwałości i wartości historycznej. Scharakteryzowano głównie zabytki kolejnictwa, bowiem one stanowią grupę najliczniejszą. Zabytków z zakresu inżynierii budowlanej jest stosunkowo niewiele, a tych ściśle związanych z drogownictwem dotychczas

nie zarejestrowano w spisie zabytków nieruchomych – natomiast są obejmowane ochroną, obiekty związane z podróżowaniem drogami, przydrożne karczmy i zajazdy, a także, pozostające w ciągu drogi, bramy miejskie (Wągrowski, 2006).

Przy realizacji podjętego tematu dokonano przeglądu materiałów źródłowych (publikacje naukowe, monografie tematyczne, materiały konferencyjne, dane dokumentacyjne urzędów wojewódzkich, artykuły lokalnej prasy), dokonano selekcji zawartych tam treści i wybrano do prezentacji opisowej różnorodnie pod względem przeznaczenia obiekty transportowe o wartości zabytkowej na wskazanym obszarze. Wykaz nieruchomości zabytków techniki z omawianych województw i ich udział w bilansie im podobnych w całej Polsce zestawiono tabelarycznie, a ich lokalizację zobrazowano na tematycznej mapie.

Istota problemu ochrony zabytków transportu w Polsce

Obiekty dziedzictwa kulturowego związane z gospodarczą działalnością człowieka w krajach zachodnioeuropejskich zaczęto obejmować ochroną od lat 70. XX wieku, przekształcać ich funkcje, udostępniać do zwiedzania. Pionierskie zasługi w tym zakresie ma Wielka Brytania, gdzie najwcześniej pojawiły się problemy z zagospodarowaniem opuszczonych obiektów poprzemysłowych związane z postępującą deindustrializacją. Wtenczas narodziła się idea ochrony niektórych z nich, m.in. sieci londyńskich kanałów żeglugi śródlądowej i doku portowego w Liverpoolu. W latach 80. XX w. podobne działania zaczęto prowadzić we Francji (zachowano m.in. paryski budynek dawnego dworca kolejowego d'Orsay – ob. Muzeum Sztuki), w Niemczech, Belgii i Holandii (Jędrysiak, 2011).

Także w Polsce stopniowo wzrastało zainteresowanie zabytkowymi obiektami techniki. Już w 1868 roku powstało w Krakowie Muzeum Techniczno-Przemysłowe, a następne we Lwowie i Warszawie (Jasiuk, 1988). Zasady związane z ochroną zabytków w Polsce, w tym zabytków techniki, określa Ustawa z dnia 23 lipca 2003 r. o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami, opublikowana w Dzienniku Ustaw Nr 162, poz. 1568 (Golat, 2004). Obecnie (2016 r.) trwają prace nad jej nowelizacją. Do chronionych zabytków budownictwa i techniki transportowej zaliczane są m.in. obiekty związane z transportem kolejowym (linie kolejowe i zespoły dworcowe oraz infrastruktura kolejowa), lądowym, rzeczny i morskim, a także obiekty natury inżynierskiej (mosty, wiadukty, tunele) i obiekty hydrotechniczne (Turystyka w obiektach..., 2004; Barszcz, 2005; Dudek, 2005; Kronenberg, 2007; Orłowski, 2008). Promocją zabytków techniki zajmuje się założony w 1978 Międzynarodowy Komitet Ochrony Dziedzictwa Przemysłowego (TICCIH – The International Committee for the Conservation of the Industrial Heritage), do którego od 1988 roku należy także Polska. Zabytki techniki, także techniki transportowej i dzieła myśli inżynierskiej, wykorzystywane są w kształtowaniu przestrzeni przyrodniczo-kulturowej, stają się też coraz częściej atrakcyjnymi obiektami turystycznymi (Jasiuk, 1988; Moczulski, 1998; Szymalski, 2007; Orłowski, 2008; Rytel, Żalińska, 2007; Kruczek, Litwicka 2010; Wieja, Chmura, 2011; Szelińska-Kukulak, 2015).

Polska dysponuje dużymi zasobami ruchomych i nieruchomych zabytkowych obiektów techniki (Duda, Dyba, 1993; Golat, 2004; Dudek, 2005; Hydzik i in., 2012). Atrakcyjne pod wieloma względami zabytki natury przemysłowej w ogólnej liczbie

zabytków nieruchomości ujętych ewidencją (ok. 65 tys.) stanowią jednak niewielki udział (ok. 2,1 tys.), a zabytków techniki transportowej jest jeszcze dużo mniej (Turystyka w obiektach..., 2004; Jędrysiak, 2011).

Stan ilościowy i rozmieszczenie zabytków techniki

Rozmieszczenie zabytkowych obiektów techniki w Polsce jest nierównomierne. Są one zróżnicowane pod względem rodzaju, zależnym od specyfiki regionu, jego historii gospodarczej i warunków środowiska naturalnego. Różny jest ich stan zachowania i stopień wykorzystywania, niektóre są chronione, inne niestety jeszcze niszczone. W krajowej ewidencji ruchomych zabytków techniki w Polsce (ryc. 1) wyróżniają się ich zasobami województwa mazowieckie i śląskie (ponad 1/3 ogólnej ich liczby). Cztery analizowane województwa Polski południowo-wschodniej (małopolskie, podkarpackie, lubelskie i świętokrzyskie) posiadają niewiele ponad 1/5 sumy krajowej, przy czym woj. świętokrzyskie (najmniej zasobne) ma ich dwukrotnie mniej niż woj. małopolskie.

Według danych Urzędu Statystycznego w Polsce działają 844 muzea, z tego w woj. małopolskim jest ich 116 (Urząd Statystyczny w Krakowie, Opracowanie sygnałne – Nr 9, lipiec 2015 r.). Z tej liczby na muzea techniki i nauki przypada ok. 5%, a muzeów związanych w techniką transportową jest jeszcze mniej, np. muzeów kolejnictwa jest w całej Polsce 18 (z tego w woj. małopolskim – jedno).

Zabytki transportu w poszczególnych województwach Polski południowo-wschodniej

Na terenie analizowanych województw zostało wpisanych do rejestru zabytków kilkadziesiąt obiektów związanych z transportem (ryc. 2). Wśród nich najliczniejszą grupę stanowią obiekty związane z kolejnictwem, jak zabytkowe zespoły zabudowy dworcowej i stacyjnej, m.in. budynki dworców kolejowych (Kraków, Wieliczka, Skawina, Tarnów, Nowy Sącz, Rabka Zdrój, Zakopane, Krosno, Przemyśl, Biała Podlaska, Dęblin, Wolica – wykorzystywane nadal zgodnie z ich pierwotną funkcją lub przeznaczone na inne, nowe cele), budynki administracyjne PKP, budki dróżnicze, wiaty peronowe, lokomotywownie, wieże ciśnień i żurawie do wodowania parowozów, bocznic kolejowe i inne elementy infrastruktury kolejowej (Białek, 2016). Interesującymi obiektami techniki transportowej są zabytkowe mosty. Ochroną obejmowane są także wiadukty, przepusty, nawierzchnie dróg oraz zabytki związane z lotnictwem (Dudek, 2005; Muzeum Sił Powietrznych..., 2006; Wągrowski, 2006).

Z placówek muzealnych południowo-wschodniej Polski, chroniących zabytki techniki transportowej, najbardziej znane znajdują się na terenie województwa małopolskiego i są to: Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie, Muzeum Lotnictwa Polskiego również w Krakowie, Skansen Taboru Kolejowego w Chabówce oraz Muzeum Drogownictwa w Szczucinie (obecnie Wydział Historii Drogownictwa Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad). W obrębie województwa podkarpackiego najcenniejsze są dwie zabytkowe kolejki wąskotorowe: Cisna – Komańcza oraz Przeworsk – Dynów (Kubejko, 2006; Rytel, Żalińska, 2007). Wąskotorowe kolejki

„retro” kursują też w woj. lubelskim (kolejka nałęczowska) i świętokrzyskim (kolejka „Ponidzie”). Poza wykorzystywanym zabytkowym taborem kolejowym (fot. 1), na ich trasach znajdują się zabytkowe stacje kolejowe, jak również inne obiekty i urządzenia związane z obsługą ruchu kolejowego.

W poniższych tabelach (tab. 1, 2, 3, 4) zestawiono objęte ochroną na terenie analizowanych województw nieruchomości zabytki techniki transportowej.

Tab. 1. Wykaz zabytków nieruchomych techniki transportowej wpisanych do rejestru zabytków – woj. małopolskie

Lp. zgodna z numeracją na ryc. 1	Miasto	Zabytek	Rok/wiek powstania	Nr rejestru
1	SZCZUCIN	teren bazy transportowej	–	nr rej.: A-347 z 26.05.1992
2	SKAWINA	zespół zabudowy dworca PKP	XIX/XX	nr rej.: A-703 z 14.11.1995
3	KRAKÓW	bulwary wiślane (od mostu kolejowego – ul. Huculska, do ujścia rz. Rudawy) wraz z umocnieniami powodziowymi i mostem Retmańskim na rz. Wildze	1907–1961	nr rej.: A-1260/M z 13.06.2011
		dworzec PKP (dawny budynek)	1844–1847 i ok. 1880	nr rej.: A-704 z 12.07.1986
		zespół zajezdni tramwajowej przy ul. św. Wawrzyńca	1881–1928	nr rej.: A-680 z 30.09.1985
		zespół lotniska Rakowice-Czyżyny – zachodnia część	1912–1939	nr rej.: A-1106 z 20.09.2006
		hangar samolotowy, ul. Jana Pawła II 17	1929–1931	nr rej.: A-817 z 10.08.1989
		zespół hangaru lotniczego, ul. Stella-Sawickiego	1932–1935	nr rej.: A-1065 z 30.12.1997
		zespół koszar lotniczych i ułańskich, ul. Ułanów – Akacyjowa – Cieśleńskiego – Spadochroniarzy	1914–1925	nr rej.: A-167/M z 16.09.2008
		most kolejowy z murami oporowymi – ul. Lubicz	1897–1898	nr rej.: A-597 z 15.11.1977
		wiadukt kolejowy, ul. Grzegórzecka	1863	nr rej.: A-820 z 5.09.1989
		wiadukt forteczny, ul. Malczewskiego/Waszyngtona 2	poł. XIX	nr rej.: A-793 z 14.12.1988
		Kraków-Płaszów – zespół lokomotywni	1883–1884	nr rej.: A-1264/M z 13.06.2011
4	NOWY SĄCZ	dworzec kolejowy	pocz. XX w.	nr rej.: A-653 z 19.12.1991
5	RABKA-ZDRÓJ	zespół dworca kolejowego, ul. Zakopiańska	–	nr rej.: A-712 z 17.12.1993
6	TARNÓW	dworzec główny PKP i wiaty peronowe	1906–1910	nr rej.: A-80 z 1.12.1975
		budynek strażnicy kolejowej, ul. Stanisława Kassali 5	–	A-1415/M z 28.08.2014

7	ZAKOPANE	dworzec kolejowy PKP	XIX/XX w., 1930	nr rej.: 698 z 7.06.1993
8	WIELICZKA	dworzec kolejowy, ul. Dembowskiego 57	1905	nr rej.: A-626 z 13.11.1990

Źródło: opracowanie własne na podstawie rejestru zabytków nieruchomości Narodowego Instytutu Dziedzictwa – stan na 30 września 2016 r.

Tab. 2. Wykaz zabytków nieruchomości techniki transportowej wpisanych do rejestru zabytków – woj. podkarpackie

Lp. zgodna z numeracją na ryc. 1	Miejscowość	Zabytek	Rok/wiek powstania	Nr rejestru
9	KROSNO	d. dworzec kolejowy, ul. Kolejowa 29	po 1880	nr rej.: A-752 z 22.08.2003
10	KROSNO – SUCHODÓŁ	most kamienny na potoku Badoń	1892	nr rej.: A-125 z 5.11.1990
11	OLCHOWIEC	most kamienny nad potokiem Olchowczyk, w drodze do cerkwi	XIX w..	nr rej.: A-176 z 17.07.2007
12	IWONICZ-ZDRÓJ	most kamienny na potoku Iwonka, na skrzyżowaniu dróg do Iwonicza i Rogów	1782	nr rej.: A-158 z 28.07.1989
13	RZEPEDŹ	kolejka wąskotorowa: – linia bieszczadzkiej kolejki leśnej, – stacja i parowozownia, nr rej.: j.w.	1898–1947	nr rej.: A-284 z 28.11.1992
14	NOWY ŁUPKÓW	stacja i parowozownia kolejki bieszczadzkiej	1898–1947	nr rej.: A-284 z 28.11.1992 (dec.: Rzepedź – kolejka wąskotorowa)
15	BALNICA	stacje kolejki bieszczadzkiej	1898–1947	nr rej.: A-284 z 28.11.1992 (dec.: Rzepedź – kolejka wąskotorowa)
16	MIKÓW			
17	SMOLNIK			
18	WOLA MICHOWA			
19	DOŁŻYCA			
20	KALNICA			
21	PRZYSŁUP			
22	WETLINA			
23	ŻUBRACZE			
24	CISNA	stacja i parowozownia kolejki bieszczadzkiej	1898–1947	nr rej.: A-284 z 28.11.1992 (dec.: Rzepedź – kolejka wąskotorowa)
25	PRZEMYŚL	dworzec kolejowy, pl. Dąbrowszczaków 2	1858–1895	nr rej.: A-497 z 6.06.1983
26	PRZEMYŚL – BAKOŃCZYCE	zespół dworca kolejowego: – dworzec, – parowozownia, – budynek socjalny, – 2 wodociągowe wieże ciśnień	1875	nr rej.: A-465 z 31.10.1991

27	PRZEWORSK	linia kolejki wąskotorowej Przeworsk – Dynów, 6 mostów, nr rej.: j.w.	1890–1904	nr rej.: A-463 z 30.09.1991 (dec.: kolejka wąskotorowa Przeworsk – Dynów)
		zespół dworca kolejki wąskotorowej Przeworsk Główny: – lokomotywnia, szach. – posterunek rewidentów, mur.-drewn. – magazyn, mur.-drewn. – dom mieszkalny, ul. Dynowska 22	XIX/XX w.	
28	DYNÓW	zespół dworca kolejki wąskotorowej: – dworzec – budynek zarządu kolejki, ob. dom mieszkalny	XIX/XX w.	nr rej.: A-463 z 30.09.1991 (dec.: kolejka wąskotorowa Przeworsk – Dynów)
29	BACHÓRZ	dworzec kolejki wąskotorowej,	XIX/XX w.	
30	HYŻNE, GM. SZKLARY	schronisko kolejowe, drewn., i tunel pod stacją Szklary,	XIX/XX w., 1890–1904	
31	JAWORNIK POLSKI	dworzec kolejki wąskotorowej, suszarnia piasku	XIX/XX w.	
32	MANASTERZ	dworzec kolejki wąskotorowej, magazyn		
33	ZAGÓRZE	przystanek kolejki wąskotorowej, drewn.		
34	KAŃCZUGA	dworzec kolejki wąskotorowej, wieża ciśnień i magazyn		
35	KRZECZOWICE	dworzec kolejki wąskotorowej		

Źródło: opracowanie własne na podstawie rejestru zabytków nieruchomości Narodowego Instytutu Dziedzictwa – stan na 30 września 2016 r.

Tab. 3. Wykaz zabytków nieruchomości techniki transportowej wpisanych do rejestru zabytków – woj. lubelskie

Lp. zgodna z numeracją na ryc. 1	Miejscowość	Zabytek	Rok/wiek powstania	Nr rejestru
36	BIAŁA PODLASKA	zespół dworca kolejowego: – dworzec kolejowy, – budynek administracyjny, ul. Kościuszki 13a	1867–1868, 1928	nr rej.: A/771 z 22.05.1998:
		– wieża ciśnień	1905	
		– dom naczelnika, ul. Kościuszki 11a	1928	
		– dom, ul. Kościuszki 11b	1900	
		– dom, ul. Stacyjna 5	1921	
		– dom, ul. Stacyjna 11	1905	
		– parowozownia, ob. Miejski Dom Kultury, ul. Stacyjna 9	pocz. XX pocz. XX	
37	LUBLIN	hangar lotniczy, ul. Wrońska 2	1923	nr rej.: A/186 z 29.06.2006
		most na rzece Bystrzycy, ul. Zamojska	1925–28	nr rej.: A/956 z 31.12.1987
		wiadukt kolejowy nad ul. Kunickiego		nr rej.: A/902 z 31.07.2008

38	ŁUKÓW	dworzec kolejowy	k. XIX w.	nr rej.: A-109 z 7.09.1976
39	NAŁĘCZÓW	Nałęczowska Kolej Dojazdowa, wąskotorowa: torowisko z torami i dojazdami, mostami (10) i wiaduktami (2) oraz urządzenia (5 semaforów i 1 waga) – stacje kolejowe: → KARCZMISKA – dworzec, drewn., – budynek administracyjny, drewn. – kuźnia, – parowozownia, ob. Warsztaty, – dom mieszkalny, drewn., → OPOLE LUBELSKIE Drew, ob. dom → ROZALIN → PONIATOWA	1893–1916 1918 1923 1927 1918 1936 1953	nr rej. A/10 z 28.12.2001
40	SADURKI	zespół stacji kolejowej: – dworzec, drewn. – wieża ciśnień – dom, drewn. – budynek ładowni, mur.-drewn. – bagażownia – 4 piwnice – 2 szopy z obórkami – 2 szalety	1875–1876	nr rej.: A/831 z 4.11.1981
41	DĘBLIN	zespół budynków kolejowych, ul. Dworcowa: – dworzec, mur.-drewn. – budynek mieszkalno- -administracyjny „Belweder”, ul. Kolejowa 16 – budynek mieszkalno- -administracyjny (apteka), ul. Dworcowa 11 – wieża ciśnień, ul. Dworcowa – dom, ul. Dworcowa 1, drewn. – dom, ul. Dworcowa 3, drewn. – dom, ul. Dworcowa 5 – dom, ul. Dworcowa 7 – dom, ul. Dworcowa 13, drewn. – dom, ul. Dworcowa 15 – dom, ul. Dworcowa 17 – dom, ul. Dworcowa 23 – żuraw wodny	k. XIX–XX w.	nr rej.: A/1093/1-13 z 10.03.1994
42	MINKOWICE	dworzec kolejowy, drewn.	1 ćw. XX w.	nr rej.: A/981 z 30.08.1989

Źródło: opracowanie własne na podstawie rejestru zabytków nieruchomości Narodowego Instytutu Dziedzictwa – stan na 30 września 2016 r.

Tab. 4. Wykaz zabytków nieruchomości techniki transportowej wpisanych do rejestru zabytków – woj. świętokrzyskie

Lp. zgodna z numeracją na ryc. 1	Miejscowość	Zabytek	Rok/wiek powstania	Nr rejestru
43	JĘDRZEJÓW	Jędrzejowska Kolej Dojazdowa (wąskotorowa): – torowisko z obiektami inżynierskimi na odcinku Jędrzejów – Umianowice – Pińczów i Umianowice – Sędziejowice – budynki stacyjne: – stacja, drewn., i wieża ciśnień w UMIANOWICACH (gm. Kije, pow. Pińczów) – stacja, drewn./mur., w HAJDASZKU (gm. Kije, pow. Pińczów) – stacja, w SĘDZIEJOWICACH (gm. Chmielnik, pow. Kielce) – stacja, w PIŃCZOWIE (pow. Pińczów) – stacja, drewn., w KONIECMOSTACH (gm. Wiślica, pow. Busko)	1915–1930	nr rej.: A-1185/1-5 z 20.02.1995
		budynki zaplecza technicznego na stacji Jędrzejów Osob. Wąsk.: 2 hale napraw wagonów, kuźnia i odlewnia	1920–1938	nr rej.: A-100 z 20.02.1995
44	WOLICA	zespół dworca kolejowego: – dworzec kolejowy – dom mieszk., ul. Szkolna 31	1883–1885	rej.: A.270/1-2 z 10.12.1998
45	BRODY	urządzenia hydrotechniczne z tamą i przepustem		nr rej.: A.801/1-2 z 15.06.1967 i z 1.12.1956
46	STARACHOWICE	Starachowicka Kolej Dojazdowa	2 poł. XIX w. – 1950	nr rej.: A.827 z 14.02.1995
47	STARACHOWICE – MICHAŁÓW	urządzenia hydrotechniczne – tama i przepust	2 poł. XIX w.	nr rej.: A.825 z 6.09.1971

Źródło: opracowanie własne na podstawie rejestru zabytków nieruchomości Narodowego Instytutu Dziedzictwa – stan na 30 września 2016 r.

Charakterystyka najbardziej atrakcyjnych zabytków techniki transportowej

Większość państwowych placówek muzealnych związanych z ochroną zabytków techniki transportowej działa w województwie małopolskim (Szelińska-Kukulak, 2015). Są to: Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie i Muzeum Lotnictwa Polskiego również w Krakowie; w Szczucinie (powiat dąbrowski) działa Muzeum Drogownictwa (obecnie Wydział Historii Drogownictwa Generalnej Dyrekcji Dróg Krajowych i Autostrad); w Chabówce (koło Rabki) urządzono Skansen Taboru Kolejowego. Pojedyncze muzea, działające dzięki staraniom Nadleśnictw, wyższych

uczeln i wspierane przez różne fundacje, znajdują się w województwie podkarpackim (Muzeum Kolejnictwa w Nowym Łupkowie, Bieszczadzkie Muzeum Kolejnictwa w Majdanie) i lubelskim (Skansen Kolei Leśnej w Janowie Lubelskim, Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie). Działają również kilka prywatnych kolekcji tematycznych, np. motocykli, rowerów, samochodów (m.in. w miejscowości Gołąb k. Puław, w Świdniku i koło Buska Zdrój). Poniżej przedstawiono krótką charakterystykę wymienionych powyżej muzeów i czynnych zabytkowych kolejek wąskotorowych.

Krakowskie **Muzeum Inżynierii Miejskiej** na pomieszczenie swoich zbiorów wykorzystało zabytkowe hale najstarszej krakowskiej zajezdni tramwajowej przy ul. św. Wawrzyńca – unikat na skalę europejską jako jedyny zachowany niemal w całości zespół zajezdni, dokumentujący ciągłość rozwoju komunikacji miejskiej od tramwaju konnego, poprzez tramwaj elektryczny wąsko- i normalnotorowy (fot. 1). Budynki wznoszone były pod koniec XIX i w początkach XX wieku. Oprócz środków miejskiego transportu zbiorowego, w muzeum zgromadzono bogatą kolekcję motocykli i samochodów osobowych polskiej produkcji (Kruczek, Litwicka, 2010).

Muzeum działa od 1998 roku. Konsekwentnie, rok po roku, odrestaurowywano kolejne budynki i przystosowywano do nowej funkcji. Obecnie jest to jedna z najbardziej nowoczesnych palcówek muzealnych w kraju, prowadząca także działalność edukacyjną – cieszące się wielką popularnością lekcje muzealne, zarówno w samym muzeum, jak w Ogrodzie Doświadczeń im. Stanisława Lema, gdzie dzięki interaktywnym doświadczeniom z zakresu akustyki, mechaniki, hydrostatyki i optyki można, poprzez zabawę, poznawać prawa fizyki. Oprócz stałej ekspozycji muzealnej (prezentowanej w działach: Historia komunikacji zbiorowej w Krakowie; Dzieje polskiej motoryzacji; Inżynieria miejska; Techniki odtwarzania dźwięku i obrazu; Techniki gospodarstwa domowego; Techniki biurowe; Rzemiosło i przemysł; Instrumenty pomiarowe) zorganizowano wystawy stałe: Inżynieryjny portret miasta, Wokół koła, Tramwaje na Wawrzyńca, Drukarstwo Krakowskie XV–XX wiek – jako że Kraków był kolebką drukarstwa w Polsce, a także wystawy czasowe.

Muzeum Inżynierii Miejskiej wraz z Wydziałem Promocji i Turystyki Urzędu Miasta Krakowa przygotowało i oznakowało otwarty w 2006 r. **Krakowski Szlak Techniki** – miejski szlak dziedzictwa przemysłowego. Było to pierwszy tego typu szlak w Polsce, łączący 16 budowli lub zespołów budowlanych z XIX i XX w., o wyjątkowych walorach historycznych i architektonicznych. Na szlaku znajdują się obiekty związane z historią transportu: Stacja Kolejowa Kraków z eklektycznym budynkiem dworca kolejowego (fot. 2), uważanego za jeden z najpiękniejszych i najnowocześniejszych dworców monarchii austriackiej; wiadukt kolejowy nad ul. Lubicz – pierwsze w Krakowie cywilne, dwupoziomowe skrzyżowanie; most kolejowy nad starym korytem Wisły, dziś nad ulicą Grzegórzecką (fot. 3) – jeden z najstarszych zachowanych krakowskich mostów na linii kolejowej Kraków – Lwów, zastąpił stojący w tym miejscu wcześniej most drewniany; przepust drogowy na ul. Miodowej z 1855 r.; najstarsza krakowska zajezdnia tramwajowa przy zbiegu ulic św. Wawrzyńca i Gazowej; przyczółki Mostu Podgórskiego – pierwszego w Krakowie i Podgórzu mostu (1844–1850) na Wiśle o stałych, murowanych filarach postawionych w nurcie rzeki (istniał do 1925 r.); Most Piłsudskiego otwarty w 1933 roku; bulwary wiślane z pocz. XX w., które miały być elementem zabezpieczenia przeciwpowodziowego miast Krakowa i Podgórza, (będących do 1915 r. niezależnymi organizmami miejskimi), a jednocześnie stanowić miały

element kanału Dunaj – Odra – Wisła – Dniestr, jednej z najambitniejszych inwestycji monarchii habsburskiej, podjętych na początku XX w.

Muzeum Lotnictwa Polskiego w Krakowie powstało na terenie jednego z najstarszych lotnisk europejskich i pierwszego lotniska w Polsce po odzyskaniu nieodległości w 1918 r., na dawnych Błoniach Rakowickich, które funkcjonowało do roku 1963. W historycznym krajobrazie będzie tu istniał Lotniczy Park Kulturowy (Jasiuk, 1988). W działającym od lat 60. XX wieku Muzeum, w 2010 r. otwarto nowy, czterokondygnacyjny Gmach Główny, jeden z najnowocześniejszych obiektów muzealnych w Polsce i w Europie, z bogatą ekspozycją m.in. samolotów i silników lotniczych. Zbiory wzbogaca ekspozycja plenerowa. Placówka poza funkcją muzealną, pełni rolę edukacyjną i naukową. To także miejsce organizowanego co roku Małopolskiego Pikniku Lotniczego.

Działające od 1982 roku **Muzeum Drogownictwa w Szczucinie**, w 1992 roku zostało wpisane do rejestru zabytków. Placówka, unikatowa w skali europejskiej, od początku swego istnienia stosowała nowatorskie sposoby prezentacji bogatych zbiorów związanych z historią i rozwojem drogownictwa w Polsce. Ekspozycja wewnętrzna – w budynku i zewnętrzna – na spiralnej alei długości 1,5 km, prezentuje bogate zbiory maszyn i urządzeń stosowanych przy budowie i utrzymaniu dróg i mostów, zbiorów znaków drogowych, słupów kilometrowych i urządzeń pomiarowych oraz dokumentów i pamiątek po ludziach związanych z drogownictwem. Główną bryłę muzeum stanowią dwie wieże spięte łukowym przęsłem, na którym urządzono wiszący ogród. Wzdłuż alei znajdują się stanowiska prezentujące w sposób poglądowy, chronologicznie, drogi i ich przekroje od czasów historycznych (od drogi kreteńskiej) po współczesne.

Skansen Taboru Kolejowego urządzony został na terenie dawnej parowozowni w Chabówce (Panasiewicz, 2007). Posiada jedną z najciekawszych i największych kolekcji eksponatów związanych z historią kolejnictwa na ziemiach polskich. Na kilku torach zgromadzono stare, wycofane z ruchu parowozy, a także urządzenia do dostarczania węgla i wody oraz oczyszczenia paleniska, lokomotywy elektryczne i spalinowe, wagony i tabor specjalny. Czynna jest także wystawa dotycząca historii kolei w tym rejonie. Skansen, poza zwiedzaniem, oferuje wycieczki pociągami retro, a nawet wynajęcie pociągu retro dla własnych potrzeb.

Na terenie województwa podkarpackiego również cennymi zabytkami techniki transportowej są: wąskotorowa kolejka kursująca między Balnicą, Majdanem a Przysłupem w Bieszczadach i z Przeworska do Dynowa na Pogórzu Dynowskim, muzeum kolejnictwa w Nowym Łupkowie, a także podziemny schron kolejowy w Strzyżowie i najdłuższy w Europie tunel kolei wąskotorowej w Szklarach.

Bieszczadzka Kolejka Wąskotorowa (Bieszczadzka „Ciuchcia”) jest jedyną z licznych niegdyś kolejek leśnych we wschodniej części Karpat, która przetrwała do dziś. Historia jej funkcjonowania trwa od 1898 r., z krótkimi przerwami w czasie obu wojen światowych i lat 1991–1997 (Świerzewski, 1972; Stachyrak, 2005). Służyła dawniej głównie do transportu drewna. Jej szlak był stosunkowo długi (104 km torów) – od Nowego Łupkowa aż po Moczarne powyżej Wetliny, z odgałęzieniami do czynnych niegdyś tartaków (Rygiel, 1995). Nie wszystkie jej odcinki były czynne stale. Główna jej stacja była w Majdanie koło Cisnej (fot. 4). Dzisiejszy szlak kolejki, po zniszczeniach wojennych, zrekonstruowano w latach 1954–1964 (Kubejko, 2006; Szymalski, 2007). Obecnie kolejka pełni na krótkich trasach już tylko funkcję

turystyczną, a w odremontowanym budynku stacji w Majdanie znajduje się izba muzealna z eksponatami kolejnictwa. W składzie taboru kolejowego są m.in. zabytkowe parowozy i lokomotywy spalinowe.

Wąskotorowa **kolejka z Przeworska do Bachórze-Dynowa** (zwana „Pogórzanin”) była budowana w latach 1900–1904. Uruchomiono ją na potrzeby przewozu miejscowych płodów rolnych, głównie buraków do cukrowni „Przeworsk”. Funkcjonowała regularnie do roku 1986, obecnie wozi sezonowo tylko turystów (Popkowicz, 2006; Szymalski, 2007; Rytel, Żalińska, 2007). Od 1991 jest w rejestrze zabytków. Trasa kolejki ma 46 km długości, na jej atrakcyjnym krajobrazowo szlaku przez Pogórze Dynowskie jest 13 miejscowości, kilka mostów stalowych i jeden kamienny, tunel blisko stacji Szklary (602 m długości – w Polsce jedyny na kolejach wąskotorowych), zachowane są wzdłuż trasy budynki stacyjne i mieszkalne, drewniane schronisko kolejowe, parowozownia zwrotna w Dynowie i warsztaty w Przeworsku (Rytel, Żalińska, 2007). Zabytkowy parowóz stoi na stacji w Przeworsku (fot. 5), podobnie jak w Dynowie, gdzie urządzono skansen techniki kolejowej (Goszyła, 1966).

W województwie lubelskim zabytkami techniki transportu kolejowego są m.in. eksponaty zgromadzone w **Skansenie Kolei Leśnej w Janowie Lubelskim** i sieć Nadwiślańskiej Kolejki Wąskotorowej w rejonie Nałęczowa (Szymalski, 2007). Pierwsze z nich jest formą muzeum, które zostało otwarte w 2000 roku i gromadzi pamiątki związane z funkcjonowaniem w latach 1941–1994 kolei leśnej pomiędzy Biłgorajem a Lipą w Lasach Janowskich. W skansenie eksponowane są przede wszystkim dwie lokomotywy i wagony o różnym przeznaczeniu.

Nadwiślańska Kolej Wąskotorowa jest nadal czynna, jako jedyna tego typu w województwie. Stacja centralna kolejki znajduje się w Karczmiskach Pierwszych, a w Nałęczowie kolejka wąskotorowa ma połączenie z koleją normalnotorową. Szlak kolejki ma ponad 50 km długości, jest rozgałęziony – z odnogami do Opola Lubelskiego i Poniatowej, pociągi zatrzymują się na 11 stacjach kolejowych. Początki jej funkcjonowania sięgają schyłku XIX – początku XX w., a wiążą się z obsługą lokalnej cukrowni i dowozem towarów nad Wisłę (Nałęczowska Kolej Wąskotorowa, 2016). Przewoziła potem pasażerów, a ostatnio wozi jedynie turystów. Cztery lokomotywy spalinowe kursują w sezonie letnim na trasie Polanówka – Karczmiska – Opole Lubelskie/Poniatowa.

Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie zostało otwarte w 2011 roku i posiada zabytki zgromadzone przez Wyższą Szkołę Oficerską Sił Powietrznych w Dęblinie. Są to eksponaty z różnego okresu związane z dziejami oręża polskiego w zakresie sił powietrznych. Atrakcyjną częścią muzeum jest plenerowa kolekcja samolotów, śmigłowców, rakiet przeciwlotniczych i sprzętu lokacyjnego. Muzeum w ramach swojej działalności prowadzi badania nad pozyskiwanymi eksponatami i prace renowacyjne sprzętu lotniczego, a równocześnie przybliża go zwiedzającym poprzez tematyczne wydawnictwa i tworzenie wystaw w działach historyczno-naukowym i edukacyjnym (Muzeum Sił Powietrznych..., 2006).

Koło Puław w miejscowości Gołęb znajduje się prywatne **Muzeum Nietypowych Rowerów** działające od 1987 roku. Można w nim nie tylko obejrzeć, ale i wypróbować, nietypowe eksponaty, jak np. rowery cyrkowe. Prowadzone są w nim również tematyczne lekcje i zajęcia dla młodzieży szkolnej i dzieci.

W województwie świętokrzyskim kursują dwie zabytkowe kolejki wąskotorowe: starachowicka i świętokrzyska (Wągrowski, 2006). Pierwsza z nich – **Starachowicka**

Kolej Wąskotorowa – została uruchomiona w 1950 roku na potrzeby transportu pasażerskiego i towarowego (Jasiuk, 1988). Jej trasa ma 20 km długości pomiędzy Starachowicami a Iłżą. Obecnie w eksploatacji są dwa jej odcinki (12 km): początkowy: Starachowice Wschodnie Wąskotorowe (z lokomotywownią) – Lipie i końcowy: Iłża – Marcule, środkowy odcinek szlaku został częściowo rozebrany.

Świętokrzyska Kolej Dojazdowa („Ciuchcia Express Ponidzie”) powstała w 1917 roku. Jej trasa (ok. 30 km długości) przebiega po Płaskowyżu Jędrzejowskim i Doliną Nidy z Jędrzejowa do Pińczowa, z odgałęzieniem w Umianowicach do Hajdaszka, Stawian Pinczowskich i Sędziejowic. Koło wsi Wygoda przecina linię szerokotorową przebiegając tam po wiadukcie (Kurowska-Ciechańska, Ciechański, 2007). Po zawieszeniu regularnego ruchu pasażerskiego (1987 r.) i towarowego (1993 r.) odbywa się nią jedynie ruch turystyczny (sezonowo i na specjalne zamówienie) (Jasiuk, 1988; Jędrzejowska Kolej Dojazdowa, 2016). Wykreślono z rejestru zabytków (2009 r.) dwa jej odcinki: Pińczów – Wiślica i Sędziejowice – Raków Opatowski. Po trasie kursują zabytkowe wagoniki i spalinowa lokomotywa.

Wszystkie opisane powyżej i objęte ochroną obiekty związane z transportem są trwałym elementem krajobrazu kulturowego analizowanych województw Małopolski i Podkarpacia.

Instytucje powołane do ochrony zabytków

Wyszukiwaniem, ewidencjonowaniem, zabezpieczeniem oraz staraniami zmierzającymi do objęcia obiektu wartego zachowania ochroną, zajmuje się wiele organizacji. Poza powołanymi do ochrony zabytków instytucjami państwowymi, są to także **pasjonaci**, osoby organizujące np. prywatne muzea środków transportu – motocykli, samochodów, uczestniczący w imprezach branżowych, podejmujący trud uruchomienia starych pojazdów, osoby zrzeszone w różnych organizacjach (Rymaszewki, 2005). Jedną z nich jest **Krajowy Klub Miłośników Historii i Zabytków Transportu** przy Stowarzyszeniu Inżynierów i Techników Komunikacji RP, który od wielu lat organizuje seminaria i konferencje o tej tematyce, prowadzi też działalność wydawniczą i popularyzatorską (Hydzik i in., 2012).

Nowosądeckie Stowarzyszenie Miłośników Kolei postawiło sobie za cel promocję atrakcji turystycznych oraz dziedzictwa historii kolei w Małopolsce, realizując projekt „Małopolskie Szlaki Turystyki Kolejowej” poprzez organizację przejazdów historycznym taborem kolejowym ze Skansenu Taboru Kolejowego w Chabówce. Prowadzi też w Nowym Sączu społeczne muzeum – Izbę Tradycji Kolejarzy Węzła Sądeckiego.

Stowarzyszenie Sympatyków Zabytkowej Jędrzejowskiej Kolejki Dojazdowej, założone w 1998 r. dla ocalenia jej od zapomnienia, jest od 2011 r. operatorem Starachowickiej Kolei Wąskotorowej (wcześniej znanej jako Jędrzejowska Kolejka Dojazdowa).

Powoływane są też fundacje, których zadaniem jest ochrona, konserwacja i wykorzystanie istniejących obiektów transportu, jak np. **Fundacja Bieszczadzkiej Kolejki Leśnej**, dzięki której w 1997 roku wznowiono ruch pasażerski na trasie tej kolejki.

Część z wymienionych na terenie woj. małopolskiego obiektów, a także inne związane z transportem, znalazły się na trasach proponowanych w ramach konkursu „Małopolska Gościńska” edycja 2002 r., organizowanego przez Zarząd Województwa Małopolskiego (Urząd Marszałkowski). Wśród 6 małopolskich szlaków techniki, będących propozycją dla turystów zmotoryzowanych, w ramach programu „**Małopolskie szlaki techniki. Obiekty i osobliwości techniki w krajobrazie kulturowym regionu**”, znalazły się dwa szlaki komunikacyjne: północno-zachodni (203 km) i południowo-wschodni (345 km) (Pochwała, [2003]).

Dyskusja wyników i wnioski

Stan posiadania zabytkowych obiektów techniki podlegających ochronie w analizowanych województwach jest zróżnicowany, jest on największy w województwie małopolskim (4 miejsce według krajowej ewidencji zabytków), najmniejszy w świętokrzyskim (11 miejsce). Ma to uwarunkowania historyczno-gospodarcze (Rymaszewski, 2005; Frąckowiak, 2016), jakkolwiek łączy się z tym również dzisiejsza aktywność instytucji powołanych do ochrony zabytków, a także wielu organizacji, fundacji i indywidualnych pasjonatów organizujących prywatne muzea oraz organizatorów turystyki. Ochrona zabytków techniki transportu jest priorytetowym kierunkiem działalności wielu instytucji i organizacji, m.in. ogólnopolskiego Klubu Miłośników Historii i Zabytków Transportu Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej, którego zarząd ma siedzibę przy Oddziale Krakowskim SITK RP (Historia i ochrona..., 2002; Zabytkowe obiekty techniki..., 2005; Zabytki transportu..., 2005; Technika w transporcie..., 2007).

Wiele cennych obiektów techniki transportowej pozostaje jeszcze poza rejestrem zabytków. Przyznanie dawnym obiektom techniki rangi zabytków i uwypuklenie ich wartości kulturowych przyczyniło się do powstania tzw. „turystyki kulturowej dziedzictwa przemysłowego” (Kruczek, Litwicka 2010). Wykorzystanie zabytków techniki, w tym techniki transportowej, może bowiem ożywić lub spójnizować rozwój turystyki w rejonach słabiej dotąd wykorzystanych turystycznie (Janczykowski, 2007). W ostatnich latach wzrasta liczba turystów indywidualnych i grup wycieczkowych zainteresowanych zabytkami techniki (Jędrysiak, 2011). Tym bardziej więc wzrasta potrzeba przeprowadzenia szczegółowej inwentaryzacji dawnych obiektów o funkcji transportowej, dokonania ich selekcji pod względem wartości historyczno-technicznej oraz oszacowania kosztów ich konserwacji i wskazania możliwości przeznaczenia do odpowiedniego zagospodarowania turystycznego.

Literatura

- Barszcz, M. (2005). Koleje wąskotorowe w turystyce. *Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Krakowie*, seria: materiały konferencyjne, nr 74 (zeszyt 125): Zabytki transportu – Potencjał kulturowy i turystyczny, 11–31.
- Białek, J. (2016). To będzie dworzec dla podróżnych i muzyków. *Dziennik Polski*, 21.X.2016, B6.

- Duda, J., Dyba, O. (1993). Zabytki techniki na terenie Krakowa i województwa krakowskiego. *Zeszyty Naukowo-Techniczne Oddziału Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji w Krakowie. Studia – Materiały – Informacje*, z. 26: Ochrona zabytków techniki, przemysłu i sztuki inżynierskiej, 37–55.
- Dudek, M. (2005). Próba klasyfikacji zabytków w transporcie. *Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Krakowie*, seria: materiały konferencyjne, nr 74 (zeszyt 125): Zabytki transportu – Potencjał kulturowy i turystyczny, 33–43.
- Frąckowiak M., 2016. *Kolejnictwo polskie*. Bydgoszcz: Wydawca Quixe Media Sp. z o.o.
- Golat, R. (2004). *Ustawa o ochronie zabytków i opiece nad zabytkami. Komentarz*. Kraków: Zakamycze.
- Goszyła, M. (1996). Komunikacyjne zabytki Ziemi Przemyskiej i Przeworskiej. *Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Krakowie*, seria: materiały konferencyjne, nr 14 (48): Rozwój komunikacji a ochrona dziedzictwa kulturowego, 61–66.
- Historia i ochrona zabytków w transporcie (2002). *Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Krakowie*, seria: materiały konferencyjne, nr 51 (100).
- Hydzik, J., Schwertner, D., Żurowska, J. (red.) (2012). *Wybrane zagadnienia historii zabytków transportu*. Kraków: Stowarzyszenie Inżynierów i Techników Komunikacji Oddział w Krakowie.
- Janczykowski, J. (2007). Krakowskie zabytki postindustrialne – kłopot czy szansa? *Wiadomości Konserwatorskie*, 22, 102–105.
- Jasiuk, J. (1988). Drogi rozwoju polskich muzeów techniki. W: *Zabytki techniki w programie krajoznawczym PTTK, Materiały z Sejmiku Krajoznawczego Sielpia Wielka 7–10.04.1988*. Kielce: Zarząd Wojewódzki PTTK.
- Jędrusiak, T. (2011). Turystyka kulturowa w obiektach poprzemysłowych – zagadnienia ogólne. *Turystyka Kulturowa*, 6.
- Jędrzejowska Kolej Dojazdowa. <http://www.expres-ponidzie.k-ow.onet/> (dostęp: 30.09.2016).
- Kronenberg, M. (2007). Turystyka dziedzictwa przemysłowego – próba sprecyzowania terminologii. W: T. Burzyński (red.), *Dziedzictwo przemysłowe jako strategia rozwoju innowacyjnej gospodarki*, IV Międzynarodowa Konferencja Naukowo-Praktyczna, Zabrze, 6–7.09.2007. Katowice: Materiały GWSH.
- Kruczek, Z., Litwicka, P. (2010). Ocena atrakcyjności turystycznej Muzeum Inżynierii Miejskiej w Krakowie. W: D. Orłowski, E. Puchnarewicz (red.), *Turystyka kulturowa a regiony turystyczne w Polsce*. Warszawa: Wyższa Szkoła Turystyki i Języków Obcych.
- Kubejko, E. (2006). Sieć kolejowa w Karpatach Wschodnich. W: R. Fedan, Z. Makiela (red.), *Uwarunkowania rozwoju turystyki Karpat Wschodnich*. Przeworsk: Urząd Miasta Przeworska, Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Jarosławiu, Przeworskie Stowarzyszenie Wspierania Inicjatyw Gospodarczych, 215–223.
- Kurowska-Ciechańska, J., Ciechański, A. (2007). *Koleje*. Warszawa: Wyd. Carta Blanca.
- Łapa, E. (2009). Życie po życiu, czyli adaptacje obiektów poprzemysłowych w Krakowie. *Krakowski Rynek Nieruchomości*, 20.
- Moczulski, M. (1998). Ochrona zabytków kolejnictwa na terenie Polski. W: *Spółeczna Opieka nad zabytkami*, t. III. Warszawa: Oddział PTTK Warszawa-Śródmieście, 29–38.
- Muzeum Sił Powietrznych w Dęblinie (2006). W: *Lubelskie atrakcje turystyczne*. Dęblin: Informator turystyczny.

- Nałęczowska Kolej Wąskotorowa. *Gazeta Nałęczowska*, 2013 (12). Pozyskano z: <http://www.naleczow.com.pl/gazeta/index.php?id=archiwum>.
- Orłowski, B. (2008). *Fenomen turystyki industrialnej*. Pułtusk–Ciechanów: Akademia Humanistyczna im. Aleksandra Gieysztor, Ciechanowskie Towarzystwo Naukowe, Region–Polityka–Promocja, 6.
- Panasiewicz, M. (2007). *Od ogrzewalni do Skansenu czyli Dzieje Parowozowni w Chabówce*. Nowy Ratg: Prochem.
- Pochwała, S. (2003). *Małopolskie Szlaki Techniki*. Kraków: Małopolskie Forum Edukacji Europejskiej.
- Popkiewicz, M. (2006). Atrakcyjność turystyczna Przeworskiej Kolejki Wąskotorowej. W: R. Fedan, Z. Makieła (red.), *Uwarunkowania rozwoju turystyki Karpat Wschodnich*. Przeworsk: Urząd Miasta Przeworska, Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Jarosławiu, Przeworskie Stowarzyszenie Wspierania Inicjatyw Gospodarczych, 215–223.
- Rygiel, Z. (1995). Bieszczadzkie kolejki leśne. *Las Polski*, 22.
- Rymaszewski, B. (2005). *Polska Ochrona Zabytków*. Warszawa: Wydawnictwo Naukowe SCHOLAR.
- Rytel, K., Żalińska, M. (2007). Turyści na tory! *Zielone Światło. Biuletyn Centrum zrównoważonego Transportu*, 11.
- Stachyrak, J. (2005). *Kolejką przyjaźni przez Karpaty*. Krosno–Majdan: Fundacja Bieszczadzkiej Kolejki Leśnej.
- Szelińska-Kukulak, M. (2015). Monuments of Technology as Objects of Industrial Tourism in Poland, with Particular Emphasis on Malopolska Region. W: *Natural and cultural heritage: interdisciplinary researches, preservation and development*. Sankt-Petersburg, Russia: Herzen State Pedagogical University of Russia, 319–330.
- Szymalski, W. (2007). Kolejowe atrakcje turystyczne. *Zielone Światło. Biuletyn Centrum zrównoważonego Transportu*, 11.
- Świerzewski, Z. (1972). *Kolejki leśne – wczoraj – dziś – jutro*. Warszawa.
- Technika w transporcie. Historia i Zabytki (2007). *Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Krakowie*, seria: materiały konferencyjne, 81 (135).
- Turystyka w obiektach przemysłowych* (2004). Warszawa: Polska Organizacja turystyczna.
- Wągrowski T., (2006). *Komunikacja lądowa w krajobrazie kulturowym krainy świętokrzyskiej*. Kielce: Generalna Dyrekcja Dróg Krajowych i Autostrad Oddział w Kielcach; SITK RP Oddział w Kielcach.
- Wieja, T., Chmura, J. (2011). Krakowski szlak techniki – pierwsza postindustrialna miejska trasa turystyczna w Polsce. *Analecta. Studia i Materiały z Dziejów Nauki*, 2(39), 173–189.
- Zabytki transportu – potencjał kulturowy i turystyczny (2005). *Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Krakowie*, seria: materiały konferencyjne, 74 (125).
- Zabytkowe obiekty techniki transportowej (2005). *Zeszyty Naukowo-Techniczne Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji Rzeczypospolitej Polskiej Oddział w Krakowie*, seria: materiały konferencyjne, 71 (122).



Fot. 1. Dawna zajezdnia tramwajowa, obecnie obiekt Krakowskiego Muzeum Inżynierii Miejskiej (fot. J. Kukulak)



Fot. 2. Budynek dawnego dworca kolejowego Kraków Główny (fot. J. Kukulak)



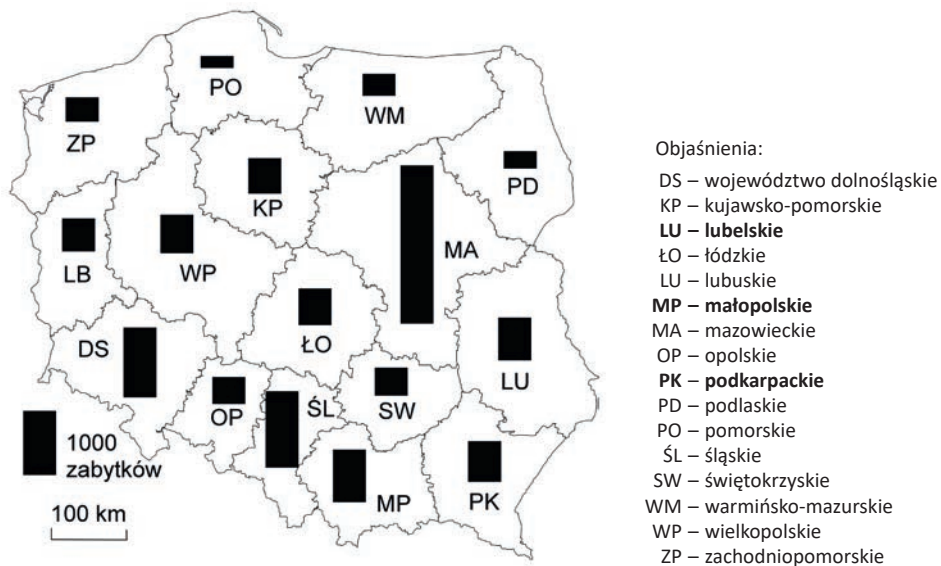
Fot. 3. Kraków – wiadukt kolejowy przy ul. Grzegórzeckiej, dawny most nad starym korytem Wisły (fot. J. Kukulak)



Fot. 4. Stary tabor kolejki wąskotorowej w Majdanie (fot. J. Kukulak)

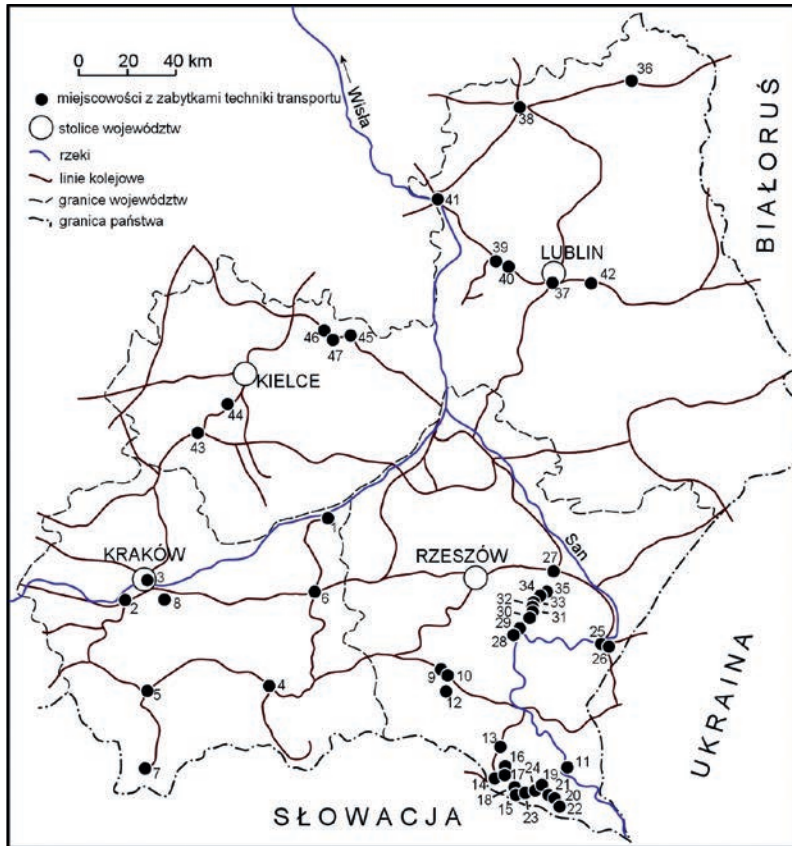


Fot. 5. Przeworsk – zabytkowa lokomotywa kolejki wąskotorowej „Pogórzanin” (fot. J. Kukulak)



Ryc. 1. Ruchome zabytki techniki w Polsce wg krajowej ewidencji zabytków.

Źródło: opracowanie własne na podstawie: *Wojewódzki program opieki nad zabytkami w Małopolsce na lata 2014–2017*. Załącznik do uchwały Nr LI/822/14 Sejmiku Województwa Małopolskiego z dnia 26 maja 2014 r.



Ryc. 2. Rozmieszczenie chronionych zabytków techniki transportu w Polsce Południowo-Wschodniej (opracowanie własne). Numeracja miejscowości jak w tabelach: 1, 2, 3 i 4.

Notka biograficzna o autorze: pracownik naukowo-techniczny w Instytucie Geografii Uniwersytetu Pedagogicznego w Krakowie; wykonuje prace pomocnicze w badaniach naukowych i procesie dydaktycznym oraz zajmuje się sprawozdawczością naukową Instytutu, członek Polskiego Towarzystwa Geograficznego oraz Krajowego Klubu Miłośników Historii i Zabytków Transportu Stowarzyszenia Inżynierów i Techników Komunikacji RP.

Biographical note of author: technical and scientific worker at the Institute of Geography of the Pedagogical University of Cracow; conducts ancillary work in scientific research and didactical process, and handles the scientific reports of the Institute, a member of the Polish Geographical Society and National Association of History and Monuments of Transportation Polish Association of Engineers and Technicians of Transportation.

Małgorzata Szelińska-Kukulak, mgr inż.
 Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie
 Instytut Geografii
 ul. Podchorążych 2
 30-084 Kraków
 mkukulak@up.krakow.pl

Notka biograficzna o autorze: zajmuje się geomorfologią i geologią, głównie Podhala i Bieszczadów, autor monografii regionalnych i opracowań z zakresu turystyki, współpracuje z wieloma ośrodkami naukowo-badawczymi, członek m.in. Komisji Nauk Geograficznych oddziału PAN w Krakowie oraz Stowarzyszenia Geomorfologów Polskich.

Biographical note of author: working on the fields of geomorphology and geology, mainly Podhale and Bieszczady regions, author of regional monographs and descriptions of touristic fields, cooperates with the scientific-research centers, a member of i.a. Committee on Geographical Sciences of the Polish Academy of Sciences division in Krakow and the Association of Polish Geomorphologists.

Józef Kukulak, dr hab., prof. UP
Państwowa Wyższa Szkoła Zawodowa w Jarosławiu
Uniwersytet Pedagogiczny w Krakowie
Instytut Geografii
ul. Podchorążych 2
30-084 Kraków
jkukulak@up.krakow.pl